SENADO

DIRECCION GENERAL LEGISLATIVA

SECRETARIA

XLVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

DISTRIBUIDO Nº. 199 de 2000

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

JUNIO DE 2000

SITUACION DEL SISTEMA PORTUARIO

Audiencia con la Comisión Directiva del Centro de Navegación

****

Versión taquigráfica de la sesión
del día 7 de junio de 2000

ASISTENCIA

PRESIDE : Senador Eleuterio Fernández Huidobro - ad - hoc -

MIEMBROS : Senadores Sergio Chiesa, Jorge Larrañaga, Rafael Michelini y Orlando Virgili

INVITADOS ESPECIALES : Comisión Directiva del Centro de Navegación, integrada por: señor Héctor Bianco, Presidente; señor Pablos Augoustis, Secretario; señor Hugo Brandi, Tesorero; contadora Leticia Gallareta, Gerente General; señor Julio Sansalone, Coordinador Administrativo y contador Bernardo Diuk, Presidente de Mesa de Terminales y Depósitos

SECRETARIO: Julio Méndez Vila

AYUDANTE : María Cecilia Fernández

***

(Ingresan a Sala representantes de la Comisión Directiva del Centro de Navegación)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión da la bienvenida a los representantes de la Comisión Directiva del Centro de Navegación.

SEÑOR BIANCO.- En primer lugar, queremos agradecer la deferencia que han tenido los señores Senadores en propiciar esta reunión, que responde a nuestro petitorio.

A modo de información, quiero decir que nuestro Centro está compuesto por agentes marítimos, operadores portuarios, terminales de contenedores, depósitos particulares, agentes de carga y armadores nacionales.

Hemos asumido muy recientemente la Comisión Directiva y, en consecuencia, estamos tratando de mantener contactos al nivel de las autoridades legislativas, de los Entes y de los Ministerios que están dedicados al tema del transporte.

En esta visita queremos manifestar que nuestro espíritu es cooperar con todas las autoridades, en todo aquello que concierne al área de transporte, especialmente el marítimo, que es nuestro tema más importante.

Queremos resaltar algunos puntos específicos y otros más genéricos. Propiciamos el diálogo –pretendemos que sea lo más fluido posible– con aquellos que tienen que tomar decisiones con respecto a lo que significa el tema del transporte, especialmente por agua, y con todo lo que está vinculado con el mismo.

En relación con la Ley de urgente consideración, hemos tratado de establecer algunos contactos, porque allí se tratan algunos temas que tienen especial significación para nuestro sector. Al respecto, deseamos manifestar nuestro punto de vista, especialmente, sobre determinados puntos.

Nos preocupan dos o tres temas muy importantes. Uno de ellos es la terminal de contenedores del Puerto de Montevideo, y todos conocemos lo que ha sucedido en estos últimos años a consecuencia de los distintos llamados a licitación que no han tenido éxito. Hoy vemos que se le ha dado una forma completamente distinta. Tenemos algunas discrepancias en ese sentido, no obstante lo cual, en vista del tiempo transcurrido y de la imperiosa necesidad de que se tome alguna decisión con referencia a ese tema, hemos tratado de sugerir alguna corrección muy pequeña, pero muy significativa, al texto que fue votado. Hemos establecido contactos con autoridades Ministeriales y con Legisladores, en forma particular, pero nos interesaba más que nada informar al Parlamento para dar a conocer nuestra opinión a todas las partes.

Pensamos que la nueva forma que se pretende dar a este tema, en cierta medida, fue propiciada por nuestra idea. Entendemos que se podría haber hecho algo un poco distinto que revistiera la misma claridad que se pretende, pero no queremos ser un punto de oposición al hecho de que se tome una decisión definitiva al respecto.

Otro aspecto que queremos subrayar tiene que ver con los impuestos, ya que no se aclara los alcances de los mismos para mercaderías depositadas en los ámbitos fiscales y portuarios. A nuestro juicio, estos son los más importantes del conjunto de impuestos.

Si los señores Senadores no se oponen, me gustaría cederle la palabra al señor Brandi para que haga una exposición más técnica en cuanto a nuestra pretensión sobre las cargas impositivas.

SEÑOR BRANDI.- Personalmente, soy tesorero del Centro de Navegación. Hemos traído un memorándum que, en su momento, fue elevado al Presidente Batlle y al Ministro de Transporte y Obras Públicas, en el que figuran todos los temas que, en nuestro concepto, deberíamos enfocar como país, en lo que hace a los aspectos marítimo portuarios.

Con respecto a la Ley de urgente consideración, solicitamos que se clarifique en definitiva qué impuestos alcanzan a las mercaderías que están en tránsito, en depósitos aduaneros, intra y extra portuarios. Entendemos que la única manera de fomentar el sector es exonerarlo de impuestos, porque es una forma de captar trabajo de otros países. El compañero Bernardo Diuk, de alguna manera, puede exponer mejor sobre este punto, en caso de que tengan alguna duda específica.

En lo que tiene que ver con la Terminal de Contenedores, nuestra aspiración es que se considere a la empresa nacional. Al mismo tiempo, queremos justificar por qué es necesario tomar una decisión definitiva con el puerto. El Uruguay está inmerso en un mundo globalizado y altamente competitivo y, por lo tanto, tiene problemas de precios, calidad, normativas y competencias. Por su escaso peso en el mundo, si nos armamos con lo que nosotros podemos hacer en temas portuarios, quedamos totalmente afuera y esos productos exportables o nuestras exportaciones, van a tener sobre costos por posicionamientos muy difíciles de combatir con el extranjero. Entonces, la única manera de ayudar a bajar los costos propios es trayendo tráfico de terceros países de la región. Es decir, aumentar el posicionamiento de nuestro Puerto en la región para traer esos tráficos y, por lo tanto, bajar nuestros costos. Esto se visualiza a través de una terminal de contenedores instalada a nivel de lo que se precisa en la región. En la actualidad, estamos totalmente fuera de la competencia real o cierta. Además del problema de la terminal, hay un montón de puntos a atacar, tal como los mencionamos en nuestro memorándum. Pero el problema más urgente es el que estamos hoy planteando.

En todo el proceso de trabajo que hemos realizado hasta ahora, constatamos que el empresariado nacional, que es el único que está presentando batalla con el extranjero, no está considerado. En los últimos años la Administración Nacional de Puertos ha ido liberando poco a poco su forma de ver el tema y permitió realizar algunas inversiones que recién se pudieron hacer con niveles significativos en los últimos seis u ocho meses. Durante todo este período hemos trabajado arduamente, sobre todo en la creación de un

proyecto de ley de Puertos, para poder llevarlo a la práctica. Desde ese momento comenzamos con las inversiones pero, reitero, con el nivel que la propia actividad portuaria nos permitió. En los últimos ocho meses se hicieron inversiones por la suma de U$S 6:000.000 que han permitido que nuestro Puerto siga estando en algunos itinerarios de las compañías internacionales. Por estas razones, solicitábamos que en el proyecto de ley de urgente consideración, en el último párrafo, cuando habla del operador, éste sea nacional o si es extranjero en lo posible esté asociado a algún operador nacional o a un conjunto.

Con esto creo haber explicado por qué es necesario adoptar una posición rápida con respecto al Puerto, porque nos estamos quedando cada vez más lejos. Asimismo, habría que reconocer el esfuerzo que hemos hecho.

Otra cosa que solicitamos y que, afortunadamente fue tomada en cuenta, tiene que ver con la eliminación de ANSE a raíz de que era un organismo anacrónico. Desde un punto de vista ANSE constituía un resabio de viejos sistemas que hoy no tienen mayor sentido y, afortunadamente, esta idea ha sido recogida. De esta manera se distribuyeron sus funciones en otros Ministerios. Sin embargo, quisiéramos agregar que nos parece que el régimen general de leyes laborales permite fácilmente proteger al sector obrero en el Puerto que es lo que ANSE hacía. Entonces, nos preocuparía que se creara una ANSE como Subdirección de otro Municipio, ya que se estaría fomentando una sobrecarga de aparato y de costos. Lo aclaro porque consideramos que esta idea no ha sido totalmente recogida en el proyecto de ley y es el único problema que vemos.

Tenemos una copia del memorándum que hemos elaborado para entregarle a los señores Senadores. Seguramente, esta es la primera de una serie de reuniones que mantendremos para trabajar en conjunto y entendemos que no hay objetivos claros explicitados por las autoridades en cuanto a qué es lo que se desea como país en temas marítimo-portuarios. Al respecto, la inversión pública y privada ha sido muy escueta y esta última está limitada por lo que se le deja hacer. Asimismo, hay que destacar que falta dragado, tenemos un problema de competitividad interna porque si bien contamos con varios Puertos, estos no compiten y al estar centralizados se sojuzgan unos a otros cuando en definitiva el modelo aparente es el de permitir liberar las fuerzas vivas de cada sector.

Por otra parte, es necesario regular el practicaje. Hoy día los prácticos uruguayos de alto nivel profesional están amparados en un régimen anacrónico donde no están claras muchas responsabilidades y los costos están por fuera de lo que permiten las ecuaciones.

También pedíamos integrar el sector privado al Directorio de la Administración Nacional de Puertos, pero como se ha rebajado el número de miembros, puede ser que esto se complique. El objetivo que estábamos buscando con este petitorio era generar un ámbito de debate, diálogo y fermentación de ideas entre empresas públicas y privadas.

Por otra parte, nos interesa que se reformule la normativa aduanera portuaria para facilitar todo esto de lo que estamos hablando.

Por último, deseamos intentar, sobre la base de todas estas cosas, modernizar nuestro Puerto con tarifas que nos permitan competir, no sólo a los empresarios del sector sino al país entero.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera formular dos preguntas.

Por un lado, que los señores invitados expliciten en detalle el tema del pago de la Dirección General Impositiva para los depósitos aduaneros y demás, porque de lo contrario la intervención que han hecho quedaría inconclusa. Nos interesaría tener estos datos, no sólo para que queden en la versión taquigráfica, sino también para releerlos en detalle porque es un tema muy difícil. Entendemos que es un asunto muy engorroso para ustedes y, por lo tanto, más aún para nosotros que no somos idóneos en el tema.

Por otro lado, quisiera preguntar en qué afectan al Puerto todas estas modificaciones que se están haciendo con respecto al tren y las entradas, o no, al Puerto de las vías ferroviarias, que hasta se planea cambiarlas. ¿Ya han estudiado el tema, tienen conocimiento del mismo? Si consideran que no afectaría en ningún término, quisiera saber si hay preocupación de parte de ustedes. Tengamos en cuenta que el Puerto no solamente hay que considerarlo en sí mismo, sino que hay que proyectarlo al interior del país y al exterior vial.

SEÑOR BIANCO.- Si el señor Senador me permite, voy a invertir el orden de las respuestas.

En primer término, con respecto al tema del transporte por ferrocarril, si bien hemos solicitado en muchas oportunidades, especialmente a las autoridades portuarias, datos de la planificación que ellos realizan de aquí en más, lamentablemente nos han llegado en forma muy fragmentaria y, por lo tanto, no tenemos una posición concreta al respecto. Lo que sí sabemos, y advertimos, es que de cumplirse con la programación de exportación de productos forestales, si no se adecuan los puertos en una forma relativamente rápida, se producirá una eclosión, porque habrá mucha más mercadería para exportar que las posibilidades que están ofreciendo los Puertos en la actualidad. No tenemos claro el tema ferroviario en lo que tiene relación con el Puerto de Montevideo. Tendríamos que tener una idea más armónica del pensamiento de las autoridades en ese sentido para poder establecer una opinión concreta.

Con respecto al tema tributario, me gustaría que el contador Diuk lo explique con mayores detalles.

SEÑOR DIUK.- No estamos pidiendo exoneraciones impositivas, se trata simplemente de clarificaciones.

En el artículo incluido en el proyecto de ley de urgente consideración se habla del Impuesto al Patrimonio y básicamente el artículo 104 del Código

Aduanero establece que las mercaderías en tránsito están exoneradas de todo impuesto interno creado o a crearse. Esto es demasiado amplio y entendemos que a efectos de la Dirección General Impositiva es difícil darle cumplimiento o clarificar ese alcance.

Es por esa razón que se ha procurado que haya una clarificación un poco más acotada. Creo que se logra con el Proyecto de Ley de Urgencia, en el sentido de que las últimas mercaderías que estarán exentas del Impuesto al Patrimonio serán las de propiedad de empresas extranjeras almacenadas en puerto libre y –nosotros queremos agregar– en terminales extraportuarias, recintos aduaneros o recintos aduaneros como terminales extraportuarias. ¿Cuál es el motivo? Básicamente, el puerto libre es parte de la operativa portuaria. Por ejemplo, una naviera trae contenedores, que son bajados a muelle y luego son almacenados en terminales de contenedores, en depósitos aduaneros, van a ser importadas a plaza o continuarán en tránsito. En el caso de que vayan a terminales de contenedores, las mercaderías pueden ir a terminales portuarias o extraportuarias. Lo mismo ocurre con los depósitos aduaneros, porque pueden ir a depósitos intraportuarios o extraportuarios. Los propios dueños de las mercaderías de empresas extranjeras –suponiendo un centro de distribución regional o simplemente mercadería en tránsito por el país- no pueden decidir a dónde van, es decir, si a la Terminal Intraportuaria de Ola Azul o a la extraportuaria de Océano Mar, por poner ejemplos. Las navieras tienen contratos con operadores portuarios, que envían esos contenedores hacia alguna de esas terminales.

En consecuencia, al no poder decidir ellos a dónde van esos contenedores, no se ve muy claro por qué el alcance de la exoneración va a ser solamente dentro de los límites de puerto y no hacia aquellos regímenes de apoyo a la actividad portuaria, que actúan como infraestructuras satélites del puerto, y que en definitiva deberían estar incluidos en el régimen.

Vayamos a un alcance un poco más profundo del tema. Por ejemplo, al nivel de aeropuertos, llegan mercaderías en tránsito que descargan en Uruguay y luego son transportadas en otro avión hacia Argentina o Brasil, para citar un caso. Durante su permanencia en Montevideo, si no hay una exoneración a los recintos aduaneros, básicamente a los depósitos aduaneros, esas mercaderías, al 31 de diciembre de cada año, van a ser alcanzadas por el Impuesto al Patrimonio, pese a que no hayan intervenido o no haya habido una decisión de su pasaje por Uruguay. Simplemente, se hace la escala, en el caso de PLUNA la realiza en Uruguay, y luego la continuación hacia Argentina.

Por lo tanto, no vemos un mal ejemplo en el tema de la clarificación correspondiente y a nivel del Impuesto al Patrimonio ser a preciso especificar la situación, de modo que no haya un alcance demasiado extenso que, de pronto, abarque a empresas como CONAPROLE, que tuviera mercaderías almacenadas hasta el 31 de diciembre en el puerto y se vea exonerada del Impuesto al Patrimonio. Entendemos que no es o no era el espíritu del artículo 104, pero su redacción la incluiría teóricamente. Con esta aclaración solamente

se estaría exonerando a aquellas mercaderías propiedad de empresas extranjeras que estuvieran en tránsito por el territorio nacional, y específicamente por los recintos aduaneros, recintos aduaneros portuarios y zonas francas. Estos dos últimos ya están incluidos, pero no los depósitos y los recintos aduaneros, definidos en los artículos 7 y 95 del Código Aduanero. Creemos que es necesaria esa inclusión y la intención es pedir que así se proceda.

Al margen de ese asunto, tenemos otro tema muy grande a nivel del Impuesto a la Renta de Industria y Comercio para esta situación en que existen mercaderías en "stock" en centros de distribución regional –llámese, por ejemplo, depósitos de puerto libre– y sus propietarios, que son empresas del exterior, deciden utilizar la infraestructura de Uruguay para efectuar su distribución regional. Hoy por hoy no está claro si están alcanzadas o no por el Impuesto a la Renta de Industria y Comercio. A nuestro juicio sí está claro, pero la Dirección General Impositiva no ha clarificado la situación, aunque ha habido alguna consulta a ese nivel. De la unión de dos factores productivos, capital y trabajo, el resultado no fue muy favorable a la actividad que creemos que hay que precisar. Por esa razón, vamos a solicitar la aclaración correspondiente, de ser posible, al nivel de la Ley de Presupuesto o de alguna otra iniciativa.

¿Cuál es la intención? Una de las principales funcionalidades de la Ley de Puertos, al margen de otros aspectos operativos, es que puede generar la instalación de centros de distribución regional, actuando de la misma forma que los principales centros de distribución a escala mundial, tales como los de Amberes, Rotterdam, Hamburgo, Singapur o Hong Kong. En ellos, empresas del extranjero localizan los "stocks" de mercadería y, actuando desde el exterior, cuando les llega un pedido de sus clientes en Brasil, Argentina, Paraguay o en Chile, proceden a dar la orden de entrega de esa mercadería y a facturarla desde origen. Normalmente, ninguno de los otros puertos libres a escala mundial está alcanzado por tributos en ese sentido. Al nivel de Uruguay, entendemos que las normas tampoco hace que estén alcanzados por tributos. En la práctica no lo están, pero a escala operativa y comercial hace falta una aclaración específica porque, justamente, lo que se necesita es determinar posiciones al respecto. Entonces, pedimos la inclusión de esa pequeña frase en el artículo 43 de la Ley de Urgencia, que dice que no estarán alcanzadas las depositadas en zonas francas ni las depositadas en recintos aduaneros y depósitos aduaneros definidos por los artículos 7º y 95 del Código Aduanero respectivamente. Además, en una gestión futura, vamos a pedir que se haga alguna inclusión a nivel de la Ley de Presupuesto o de otra iniciativa, a efectos de clarificar el tema del Impuesto a la Renta de Industria y Comercio.

Por otra parte, queremos agregar que las exoneraciones del Impuesto al Valor Agregado y del Impuesto Específico Interno (IMESI), siempre van juntos recintos aduaneros, recintos aduaneros portuarios y zonas francas. En este caso no se tomó el conjunto o el grupo, sino solamente recintos aduaneros

portuarios y zonas francas. Simplemente, pedimos la inclusión de recintos aduaneros.

SEÑOR MICHELINI.- Se ha dicho que no está claro el alcance del Impuesto al Patrimonio y que, por tanto, habría que clarificarlo. Quisiera saber si ello obedece a una incipiente inversión en estos temas porque Uruguay está siendo centro de distribución o porque la clarificación puede traer luego la inversión. Me refiero a si estamos frente a inversiones que, ante una duda, la frenan o, al revés, si la clarificación puede o no generar dicha inversión. Me gustaría saber en qué situación estamos.

SEÑOR DIUK.- El alcance del artículo 104 del Código Aduanero es demasiado amplio.

Hoy por hoy CONAPROLE paga por sus mercaderías almacenadas en puerto libre al 31 de diciembre de cada año, y es razonable que ello suceda. No lo es que, eventualmente, lo pague una empresa como Sony Corporation de Estados Unidos, cuyos contenedores tienen como destino, de pronto, Brasil, y bajan para hacer un intercambio de buque para continuar hacia este país. Entonces, al 31 de diciembre de cada año los alcanzaría el tributo. Eso no es razonable. Creo que la Dirección General Impositiva no puede definir el alcance de la expresión "Impuesto Interno" creado o a crearse. Si lo hace por sí, es muy amplio. En principio, no ha habido definición de impuestos para esas mercaderías que son propiedad de extranjeros. Creemos que no tiene potestad para definirlo por no. Entonces, creemos que era necesaria una ley en la que se incluyera una clarificación al respecto. Esto es lo que sucedería con la Ley de Urgencia, no así con la inclusión de la otra parte, que refiere a depósitos aduaneros, tales como aeroportuarios u otros.

SEÑOR VIRGILI.- Hace poco tiempo visitó la Comisión el señor Ministro y, al parecer, tenía muy claro el tema de los puertos y de los ferrocarriles. Lo vimos muy preocupado también, pero repito que parecía tener muy claro el panorama.

Ahora bien, ustedes han señalado que algunos de estos puntos se podrían incluir en la llamada ley de urgencia; pero ocurre que tiene media sanción, y si se producen modificaciones ahora, la ley tendrá que volver al Senado, y no sé si el tiempo que tenemos es suficiente. Nosotros la aprobamos muy rápido, creo que anticipándonos al plazo de que disponíamos, pero repito que ahora está radicada en la Cámara de Representantes. Por lo tanto, este es un elemento a tener en cuenta.

Les advierto que la versión taquigráfica de lo conversado en Sala, así como el material que nos han dejado, se remitirá al Ministerio, por lo que tomará conocimiento de lo que nos han planteado, aunque supongo que parte de ello lo deben saber. Entonces, luego veremos qué sucederá. Sí me parece que habría que hacer llegar parte de estas cosas a la Cámara de Representantes, porque el tiempo transcurre y podríamos quedar afuera. Estoy hablando de agilitar algo que creo posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- No sé si es posible hacer un breve resumen sobre el estado actual de nuestra marina mercante, esto es, cómo ven el tema.

SEÑOR BIANCO.- En nuestra opinión, la marina como tal ha desaparecido. Prácticamente, hoy no existe marina mercante, salvo algún pequeño petrolero que tiene ANCAP, algún pequeño barquito de entrega de combustible o embarcaciones de poca talla; pero reitero una vez más que no existe la marina mercante como tal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo entendido –desconozco casi por completo estas cosas, y por eso quiero enterarme– que existía un fondo de fomento de la marina mercante en una cuenta en el Banco de la República. Quisiera saber, entonces, si ese fondo sigue existiendo, porque creo recordar que fue derogado, o algo por el estilo.

SEÑOR BIANCO.- Según sé, sigue existiendo. No obstante, desconozco si en este momento cuenta con abundancia de fondos o no. De todos modos, insisto en que existe y tal vez pueda dar mayores detalles otra asociación, que es la Cámara de la Marina Mercante, que está más informada que nosotros sobre el tema. Este es un asunto específico de los armadores, y a pesar de que algunos integran nuestra Asociación, en cuestiones muy puntuales es la Cámara la que puede contestar al señor Presidente en la forma más conveniente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pregunto si los buques destinados al transporte fluvial de pasajeros se pueden conceptuar como integrantes de nuestra marina mercante.

SEÑOR BIANCO.- La marina mercante es, evidentemente, todo aquello que signifique tráfico de personas o de mercaderías y que revistan bandera nacional. Por lo tanto, se puede considerar que esos buques están dentro de la marina mercante. Si bien no es lo que en un concepto amplio se conoce como marina mercante –que más que nada, repito, se refiere al transporte de mercaderías- de todos modos forma parte del contexto general.

SEÑOR BRANDI.- Quisiera ampliar un poco el tema inversiones.

En el marco de la Ley de Puertos se han hecho inversiones en depósitos intra y extraportuarios. Estas reglamentaciones, obviamente, inhiben el desarrollo de las inversiones realizadas y también de las futuras. Sabemos que hay muchas empresas que están intentando desarrollar el sector.

Lo que nos preocupa es fomentar nuestra competitividad captando, como decíamos hace unos momentos, el tránsito regional, que tiene dos vertientes. Una de ellas, es la técnica de transporte. Me refiero a un buque que le conviene dejar todo aquí porque el hecho de entrar a un puerto brasileño supone una gran demora y tiene que volver al lejano oriente, y otro buque de otra naturaleza que lleva su mercadería, por ejemplo, al Brasil. Ese tránsito de mercaderia está fomentado por ventajas aduaneras que surgen de la normativa que Uruguay puede dar. En este momento estamos viendo con bastante preocupación que la ventaja competitiva del Uruguay –que en su momento fue la Ley de Puertos– se está perdiendo. Hoy día los argentinos nos han pasado

de largo. ¿Dónde están sus desventajas? En el hecho de que sus normas aduaneras son muy complicadas respecto a las nuestras. Por lo tanto, todavía seguimos tomando algunas cosas. Los puertos brasileños, por su parte, demoraron más que nosotros y que los argentinos en ponerse de cara a esto, pero cualquiera que lea una revista internacional del sector sabe que hasta el puerto de Imbituba se plantea competir con los puertos de Montevideo y Buenos Aires. Esto es algo así como decir que Pando quiere competir con Nueva York.

Entonces, nuestro mensaje es, en cierto sentido, que todos los actores precisamos coordinar nuestras escasas fuerzas para, por lo menos, ponernos de acuerdo en la dirección que vamos. Por eso ofrecemos lo único que podemos aportar, que es nuestro conocimiento y nuestro tiempo para poder desarrollar estas cosas.

Al señor Ministro se le han hecho llegar estas inquietudes pero, como es obvio, un ministro de una Cartera de esta naturaleza tiene muchos temas a los que abocarse a la vez, puesto que llevamos años de recortes presupuestales y tenemos una cantidad enorme de problemas. No obstante, entendemos que con pocas cosas bien hechas podremos focalizarnos mejor. De pronto, bastaría con un par de iniciativas para poder "aggionarnos". Si la idea es permitir al sector privado que trabaje, que se lo haga y que asuma la responsabilidad que le corresponde.

En definitiva, queríamos proponer un ámbito de discusión para que con el tiempo podamos estudiar diversos temas que afectan a todas estas cosas como, por ejemplo, las reglas de La Haya. Sabido es que Uruguay firmó hace noventa años este acuerdo internacional, pero nunca fue homologado por el Poder Legislativo. Por lo tanto, estamos fuera. Si algún día un armador se da cuenta de que corre más riesgo desde el punto de vista de su seguro bajando un contenedor aquí que en Buenos Aires, quedamos afuera.

Hay una ley de embargos y dos proyectos a estudio, que creo fueron conversados en la Legislatura anterior y que habría que analizar un poco mejor. En fin, me refiero a dar las certezas mínimas al sector, de modo que nos permitan ponernos de cara al mundo que hoy tenemos que enfrentar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber qué posibilidades existen desde el punto de vista de la competitividad de nuestro puerto y de la profundidad que tenemos y la que habrá en el futuro en función del dragado que se haga.

SEÑOR BIANCO.- Queremos manifestar que estamos muy preocupados por la falta de dragado en el Puerto de Montevideo. Los buques que hoy llegan a estas áreas, cada vez transportan más mercaderías, un mayor volumen de contenedores y requieren más dragado.

Hay dragados que nunca se podrían hacer, porque lograrlos sería tan oneroso que nos dejaría fuera de competencia.

Reflexionando un poco, diría que Brasil, que tiene la fortuna de contar con costas oceánicas, tiene varios puertos con profundidades naturales

capaces de recibir naves afectadas a los tráficos más importantes, que requieren un dragado muy grande. Estamos hablando del orden de los sesenta pies, es decir, de dieciocho o veinte metros, que no va a ser posible, no porque no se pueda, sino porque el profundizar a esos niveles requiere de una inversión muy importante que hará prácticamente inviable la obra. Brasil tiene la ventaja de tener esas profundidades en forma prácticamente natural y se ha dado cuenta de eso. Consecuentemente, ya tiene dos puertos en funcionamiento y está creando otro. O sea que cada mil kilómetros de costa tiene un importante puerto de distribución: Sepe en el norte, Sepetiba cercano a Río de Janeiro y Río Grande do Sul, y este último significa prácticamente la puerta hacia el Río de la Plata.

Entonces, si bien los dragados, que deberían realizarse en el Puerto de Montevideo son para atender las posibilidades de los buques actuales, no debemos perder de vista la circunstancia que probablemente se dará más adelante. Lamentablemente, en este momento el dragado no es suficiente para permitir una escala fluida y sin riesgos de los buques que normalmente tendrían que recalar en Montevideo. Cabe aclarar que ya hemos hablado acerca de este tema con la Administración Nacional de Puertos, la que está buscando alguna fórmula para poder rápidamente profundizar los dragados del Puerto.

SEÑOR LARRAÑAGA.- Sería importante que los temas planteados por el invitado que hizo uso de la palabra en último lugar fueran remitidos a la Comisión a los efectos de que se dé cuenta de la preocupación legislativa que tienen. De esa manera también podremos contar con el material de trabajo necesario para poder compatibilizar nuestra opinión con la del Poder Ejecutivo con el fin de contribuir a la fijación de las políticas orientadoras de un sector tan estratégico para el país como es el del Puerto de Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los señores visitantes la amabilidad por concurrir y brindarnos la información que tan cordialmente nos proporcionaron.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 14 y 52 minutos)

CENTRO DE NAVEGACION

Circunvalación Durango 1445
Tel: 916.0995 - Fax: 916.1286
e-mail: cennave@correo.cennave.com.uy
Web Site: http://www.cennave.com.uy
11000 Montevideo - Uruguay

MEMORANDUM: SITUACION DEL SISTEMA PORTUARIO

El Centro de Navegación institución privada que agrupa a Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Terminales de Contenedores, Depósitos particulares, Agentes de Carga, y Armadores Nacionales expone en él presente aspectos relevantes del sistema portuario nacional.

Concebimos a los puertos nacionales como polos de desarrollo fundamentales para la vida del País debido al servicio que prestan a la actividad económica como vínculo con el comercio internacional, siendo la eficiencia de dichos servicios absolutamente imprescindible para que los buques recalen en nuestros puertos.

Los puertos deben ser un centro de desarrollo en sí mismos vendiendo servicios internacionales, a través de tránsitos y transbordos, aprovechando la posición geográfica privilegiada y fomentando una actividad económica importante con creación de puestos legítimos de trabajo.

Existen problemas reales y concretos en el sistema portuario nacional, traduciéndose en una grave crisis que afecta la prestación de servicios que el país ofrece a través de los puertos a todos los actores del comercio internacional. Dichos problemas ya evidencian una pérdida de competitividad frente a los puertos de la región.

La situación crítica imperante en los puertos se traduce en:

A) Falta de una política portuaria de desarrollo a pesar del marco legal vigente.
   - Falta de objetivos claros explicitados
   - Falta de inversión en el sector

B) Falta de dragado y mantenimiento

C) Avance de la competencia de los puertos de la región.

Como resultado de todo esto, ya se manifiesta: disminución de la escala de buques que no quieren entrar a Montevideo, aumentos de fletes, falta de bodegas a los exportadores, y alejamiento definitivo de la posibilidad de ser un centro de distribución regional, que aporte el volumen de cargas que nos dé la economía de escala necesaria para ser competitivos internacionalmente.

Para revertir esta situación y dar efectivo cumplimiento al espíritu de la Ley de Puertos 16.246, que establece la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos como un objetivo

prioritario para el desarrollo del país, consideramos imprescindible:

1º) La elaboración y definición de los objetivos de una política marítimo-portuaria nacional con los emprendimientos privados como protagonistas de la misma.

2º) Reestructura profunda de la Administración Nacional de Puertos.

En el tratamiento de estos dos grandes temas se deberán considerar, entre otros, los siguientes aspectos:

- Normas claras que faciliten la creación de centros de distribución
- Promoción de los sistemas económicos-aduaneros
- Cumplimiento de la Ley de Puertos
- Adecuación y actualización de ciertos artículos de la mencionada ley.
- Descentralización de los puertos
- Creación de puertos privados
- Dragado y mantenimiento
- Desregulación del practicaje
- Facilitación para inversiones
- Adecuación de un marco tributario y operativo para el pleno funcionamiento del puerto libre.
- Integración del sector privado al Directorio de la Administración Nacional de Puertos

- Reformulación de la normativa aduanero-portuaria con la finalidad de facilitar y promover el arribo de buques, los transbordos y tránsitos, otorgando seguridad jurídica a los operadores.
- Consecuentemente lograr Reestructuras tarifarias

Para la concreción de todos estos aspectos proponemos la formación inmediata de un ámbito ejecutivo en el cual trabajar juntos (sector público y privado) en los distintos temas, dado que podemos aportar ideas y soluciones de rápida implementación. La intención del Centro de Navegación es colaborar en forma constructiva con las nuevas autoridades de gobierno.

Montevideo, 16 de febrero de 2000